

Friedrich der Grosse und seine Wasserbauten

Uhlemann, Hans-Joachim

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Uhlemann, H.-J. (1996). Friedrich der Grosse und seine Wasserbauten. *Deutsches Schiffsarchiv*, 19, 273-284.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54139-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BINNENSCHIFFFAHRT

FRIEDRICH DER GROSSE UND SEINE WASSERBAUTEN

VON HANS-JOACHIM UHLEMANN

Und dann setzte er alle Welt in ein ehrfürchtiges Staunen durch Unternehmungen, die etwas Übermenschliches und Phantastisches hatten, wie dies, daß er das Meer mit gewaltigen Dämmen bekämpfte und ihm Landstriche wieder abgewann, die schon seit Jahrhunderten der Flut verfallen gewesen waren; oder daß er die Sümpfe pflügte, Moräste in Saatfelder verwandelte, indem er mit zehntausend Spaten Kanäle durch das Bruchland der Oder zog – ... (Thomas Mann: Friedrich und die große Koalition).

Friedrich II., den man auch den Großen nennt, geboren am 24. Januar 1712, auf den preußischen Königsthron gelangt im Jahre 1740 und gestorben am 17. August 1786, hat wie kein Zweiter das Gesicht Europas im 18. Jahrhundert geprägt.

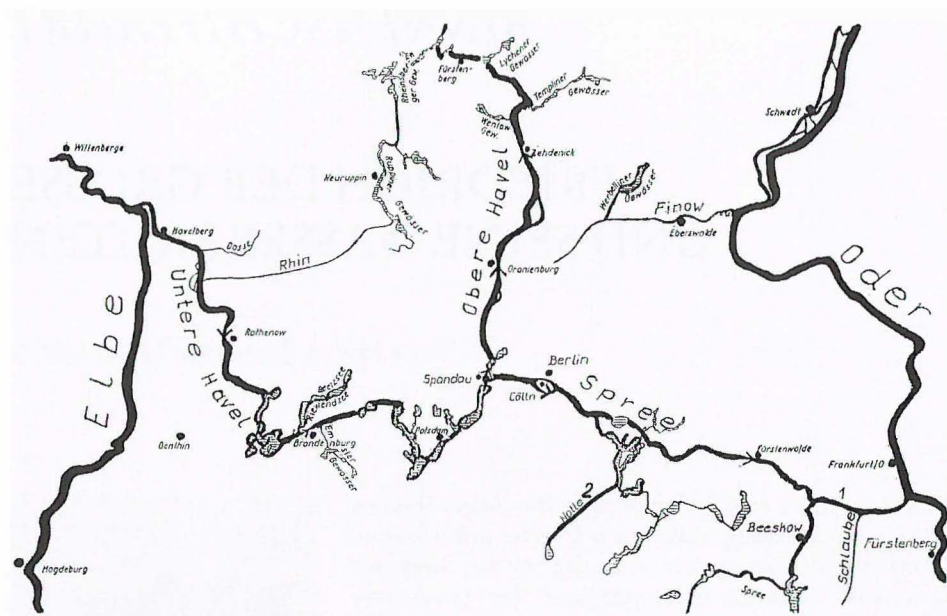
Ein immer etwas im Verborgenen stehender Teil seiner großen Verdienste für Preußen waren seine gewaltigen Wasserbauleistungen, die das Antlitz seines Landes und hierbei insbesondere das der Mark Brandenburg entscheidend verändert und bis in die heutige Zeit bestimmt haben. Ohne die Leistungen der beteiligten Wissenschaftler, Ingenieure und Arbeiter herabwürdigen zu wollen, ist es nicht vermessen, von *seinen* Leistungen zu sprechen, da die Bauten maßgebend von ihm initiiert, gefördert und unter Kontrolle gehalten wurden.



*Friedrich II. Stich von E.
Mandel nach D. Chodowiecki*

Wasserstraßen sind Handelswege

Um das Thema etwas zu begrenzen, soll im folgenden nur von den Bauten berichtet werden, die als Wasserstraßen der Entwicklung von Verkehr und Handel direkt oder in hohem Maße dienten. Friedrich der Große hatte früh erkannt, daß für die wirksame Förderung von Handel und Verkehr nur der Ausbau der damals allein als leistungsfähige Verkehrswege geltenden Wasserstraßen in Frage kam. Seine Hauptstadt Berlin war über Spree und Havel bereits mit der Unterelbe und damit mit Hamburg und der Nordsee und in Rich-

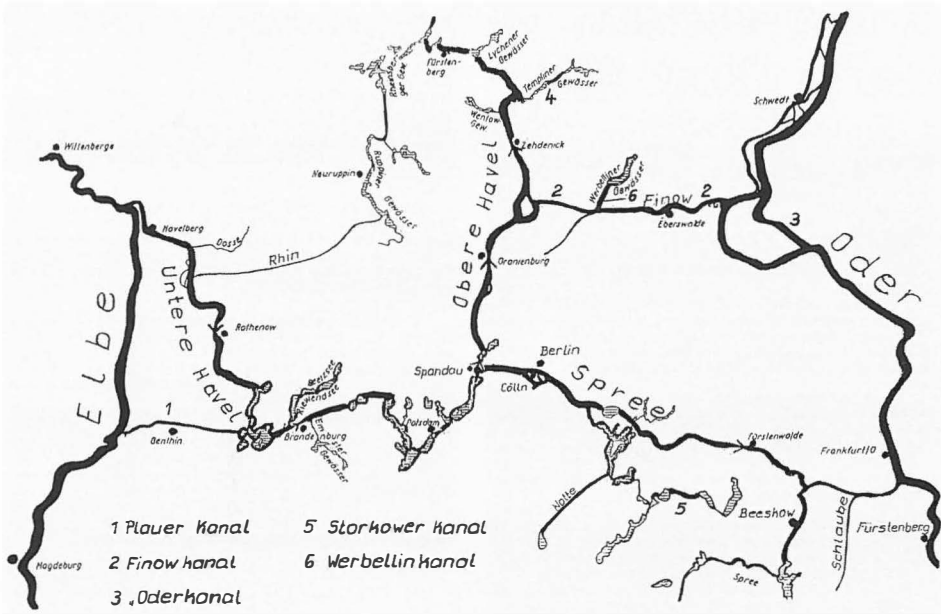


Gewässer zwischen Elbe und Oder beim Regierungsantritt Friedrichs II.

tung Südosten über den von seinem Urgroßvater (Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten) angelegten Neuen Graben, den man später auch Friedrich-Wilhelms-Kanal nannte, mit der Oder und damit mit Schlesien verbunden. Es waren aber noch große Lücken im märkischen Wasserstraßennetz vorhanden; eine Verbindung zwischen Oder und Weichsel und damit in die östlichen Landesteile fehlte vollkommen.

Bereits mit Regierungsantritt Friedrichs im Jahre 1740 unterbreitete ihm sein Minister von Görne zwei Vorschläge, und zwar 1. *die Havel mit der Oder durch einen Kanal und die Finow*, und 2. *die Elbe mit der Havel durch einen Kanal von Parey bis Plaue näher zu verbinden*.¹ Der König ließ diese Vorschläge durch Kommissionen vor Ort sowohl im Hinblick auf die technischen Durchführungsmöglichkeiten als auch auf ihren Nutzen hin untersuchen. Diese durch den ersten Schlesischen Krieg (1741/42) unterbrochenen Recherchen wurden im Jahre 1743 mit aller Kraft zu Ende gebracht, und der Bau beider Kanäle wurde als sehr nützlich und vorteilhaft herausgestellt.

Noch im selben Jahr begannen die Bauarbeiten an beiden Kanälen. Dem ungeduldigen König ging es, wie so oft, damit nicht schnell genug voran. Er ist, insbesondere am Finowkanal, sehr ungehalten über das langsame Fortschreiten der Kanalarbeiten und wundert sich über das *gar zu große Vertrauen*, das sein Generaldirektorium gegenüber den *Unterbewandten* übt, und fordert von ihm, *daß solches in dergleichen zu S.M. allhöchstem Interesse so sehr einschlagende Sachen nicht soviel Indifferenz, sondern mehrere Attention haben, alles selbst examinieren und was erfordert, prompt und mit Eifer besorgen soll*. Um seinen Anweisungen mehr Nachdruck zu verleihen, bittet der König seinen *lieben Obristen von Winterfeldt*, selbst noch nach dem Rechten zu sehen, und wenn es an Arbeitern fehlen sollte, *solche aus den Regimentern Prinz Heinrich, Münchow und Bredow zu holen, um die Sache umsomehr zu poussieren*. Nach dieser Anweisung wurde dann auch verfahren. Aus



Der Ausbau der Wasserwege unter Friedrich II.

den Garnisonsregimentern Eberswalde, Kolberg und Magdeburg wurden 600 Soldaten kommandiert, um die Erdarbeiten zu fördern.²

Noch während des zweiten Schlesischen Krieges (1744/45) wird 1745 der Plauer Kanal (knapp 32 km lang und mit 3 Schleusen versehen) fertig, und ein Jahr später, am 16. Juni 1746, wird der Finowkanal (40 km lang, 10 Schleusen) eingeweiht. Friedrich, der für Feiern nie etwas übrig hatte, bleibt, wie auch später, den Einweihungen fern. Welche Bedeutung er den beiden Kanälen zumaß, geht aus seinem Politischen Testament von 1752 hervor, in dem er festhält:

Um die Schiffahrtswege abzukürzen und die großen Flüsse, die Oder mit der Havel und diese mit der Spree, zu verbinden, sind drei Kanäle gebaut worden: den der Mietzel (ein unterhalb Küstrin in die Oder mündender rechter Nebenfluß derselben, d. A.), der den Holztransport aus der Neumark erleichtert, den der Finow, der die Oder mit der Havel verbindet, und den von Plaue, der jenes Dreieck von Havelberg abschneidet. Der Plauer Kanal erleichtert, bei Plaue beginnend und so die Havel mit der Elbe verbindend, den Handel von Magdeburg nach Berlin und spart für das Salz, das von da nach Preußen, Pommern und Schlesien verfrachtet wird, mindestens acht Tage zu Schiff. Während dieses Salz früher auf dem Friedrich-Wilhelms-Kanal nach Frankfurt transportiert wurde, geht nun dasjenige, das man nach Pommern und Preußen verschickt, über den Finowkanal in die Oder und von da nach seinen Bestimmungsorten; und durch eine Art Tauschhandel geht das Holz aus der Neumark, das in den Wäldern verrottete, von der Mietzel über die Oder, Finow und Havel und über Plaue nach der Elbe, schwimmt von da die Saale aufwärts und dient in Halle den Salzraffinerien. Seitdem diese Kanäle fertiggestellt worden sind, hat die Stadt Stettin ihren Handel mit Leder aus Rußland beträchtlich gesteigert, schickt es nach Magdeburg, und von da verteilt es sich auf ganz Europa.

INSTRUCTION Vor die Schleuse-Meister am Finow-Canal.



**Seiner Königliche Majestät
in Preussen u. Unser allergnädigster Herr,
nummero bey dem neuen Finow-Canal gewisse
Schleuse-Meister und Aufseher bestellen zu laßen, allergnädigst
aufzuerleiden; Als wird denselben zu ihrem Verhal-
ten nachstehende Instruction ertheilet:**

1. Soll einem jeden Schleuse-Meister die ihm zur Aufsicht anvertraute Schleuse von dem Conducleur, welcher den davorstehenden Anbau anstehen, oder in dessen Abwesenheit sonst von einem Königl. Bau-Beamten abgetha überliefert, ihm auch alle nöthige Anweisung gegeben werden, was sowohl vorzusehen, als was besondere bey dieser Schleuse zu beobachten.

2. Muß der Schleuse-Meister Morgens und Abends die Schleuse wohl unterhalten, so daß alles nach Ordnung ist, und etwas abzuweichen, und der Nothwendigkeit von Reparaturen, so in der Schleuse dem nächsten Königl. Bau-Beamten, oder dem am Canal stehenden Schleuse-Meister, nicht vorzuziehen, auch der Bau-Canal-Casse in Potsdam übergeben, die sich ausführen, so er selbst besorgen und reparieren kan, mußer ungekündet selbst wieder in gebührender Stand setzen.

3. Wenn Anstalten der Schleusen müssen zuvor die Schuß-Thüren in den Unten Theren wohl zuwerfen, die Thore selbst recht gerade von einem der Schleuse-Kahn nachden zusammen geschoben, und wenn das Wasser anstehet, auch anstehet werden, daß nicht eins vor das andere hervor stehen bleibe, die Schuß-Thüren in den Oben Theren müssen anfänglich nur auf 3 Faden gezogen werden, dann das Wasser nicht auf einmal in die Schleuse und Kahne hinein kommen, wenn aber das Gegen Wasser in der Schleuse zu stark anfängt, können allgemächlich die Schuß-Thüren mehr aufgezogen werden.

4. Wenn Anstalten der Schleusen hat der Schleuse-Meister alle die Behälter zu gebrauchen, und zuvor die Schuß-Thüren in den Oben Theren recht herunter zu ziehen, die Thore gerade zusammen zuwerfen, und das Wasser durch mäßige Öffnung der Schuß-Thüren im Unten Thore nach gerade abzulassen.

5. Vor der Schleuse muß er nach dem ihm gestellten Maas sehr marquee ein wenig hochstehendes Wasser halten und wie wegen des Wasserhaltens dem Königl. Berden und Mühlen auf dem Canal ein besonderes Reglement

get, welches, wenn es nicht abgeträumt wird, mit Rees und Reas bewacht, und sich selbst, daß die Stelle und Mangel, auch die Beschaffenheit der Thore selbst anstehen, und daher Schaden nehmen, so muß er wohlstand mit Menath einmahl so wohl die Ober als Unten Thore einmahl, und auch dahin sehen, daß an denen schließenden Thüren die Kanten der Thore nicht heraus wackelt, nicht in Gefahr stehen, daß sowohl Thore als Kanten, während der Verhaltung erhalten werden, was sich aber bey ein oder der andern Schleuse bey Verhaltung der Thore das Verantheil haben sollte, so muß der Thore, der überführt wird, daß er nicht in dem nicht nachgelassen, gewarig sein, daß er nachdrücklich bestraft werden wird.

17. Die Wohnung muß der Schleuse-Meister in dem Stande erhalten, als sie ihm übergeben, zu welchem Ende ihm der Conducleur ein Inventarium aufstellen soll, wie er also empfangen, von welchem Inventarium Abschrift, an die Bau-Casse einzuliefern. Insonderheit muß er auf Feuer und Licht sehr geben, wie er darin für den Schaden stehen muß, welchen er oder die Seinigen etwa verursachen möchten.

18. Ueberaus muß der Schleuse-Meister ohne permission von der Bau-Casse nicht eine Nacht von der Schleuse bleiben, auch den ganzen Tag den Verhaltung aufwarten sein, wofür er aber aus erheblichen Ursachen nicht den ganzen Tag zu Hause und bey der Schleuse selbst sein kan, muß er doch sonst seine Anstalten machen, daß in seiner Abwesenheit nichts verunglückt, noch verfallen werde, als wofür er sonst responsible bleibet.

Wenn nun der Schleuse-Meister diesen alles und was ihm sonst zuschiet, 12 Gr. zum Traktament gerechnet, ihm auch erlaubt werden, in demselben 12 Gr. einen Kohlenkoben anzusetzen, die Kisten auf dem Schleuse-Teich zu sein, der Nothdurft, nicht aber zum Verkauf, zu treiben, dalkelchen seinen Bier- und Brandwein-Schank aus einer der nächsten anstehenden Städte zu exerciren, auch 2 Stück Rind-Vieh, Schweine und nöthiges Federvieh zu halten, jedoch daß das Vieh und Edwarene niemanden Schaden thue, noch an abgetheilt Orten geht. Signatur Berlin den 22. Juni 1747.

Erdench.



M. v. Wiered.

M. v. Sedra.

Die erste »Instruction« von 1747

Der heute von zwölf Schleusen im Finowkanal ausgeglichene Geländesprung von 36 Metern wird im parallel verlaufenden Oder-Havel-Kanal seit 1934 durch das Schiffshebewerk Niederfinow ausgeglichen.

Ordnung muß sein

Auch den in Betrieb befindlichen Kanälen galt weiterhin die Aufmerksamkeit des Königs. So ließ er es sich nicht nehmen, die erste Schleusenmeisterordnung vom 22. Juni 1747 für die Schleusen des Finowkanals höchstpersönlich zu kontrollieren und abzuzeichnen. Was mit soviel Einsatz und Mühe hergestellt worden war, mußte, auch unter Androhung drastischer Strafen, wirksam geschützt werden. So wurden Schiffer und Benutzer der Anlagen rücksichtslos mit hohen Geldstrafen belegt, wenn sie sich bei der Durchfahrt durch den Kanal, die Schleusen und Brücken, beim Aus- und Einladen oder bei der Überfahrt über die Brücken unachtsam zeigten, wie die Anlieger und deren Beauftragte, wenn sie ihre Grundstücke weiter als bis 1 Ruthe (3,77 m) an die Kanalanlagen heran beackerten, ihr Vieh auf die Kanaldämme oder gar durch den Kanal laufen oder ihre Schafe an anderen

Stellen als den eigens dazu für jede Gemeinde hergestellten und ausgepflasterten Schafswä-
schen waschen ließen. Strafen von 2 bis 5 Talern waren keine Seltenheit, ja vereinzelt wur-
den solche von 10 Talern verhängt.³ Neben der Strafe mußten die Übeltäter auch noch den
entstandenen Schaden ersetzen. Diese, bei dem hohen Geldwert jener Zeit sehr harten
Strafen wurden auch rücksichtslos eingetrieben. So durfte zum Beispiel der Schiffer erst
dann die nächste Schleuse passieren, wenn er seine Schuld beglichen hatte.

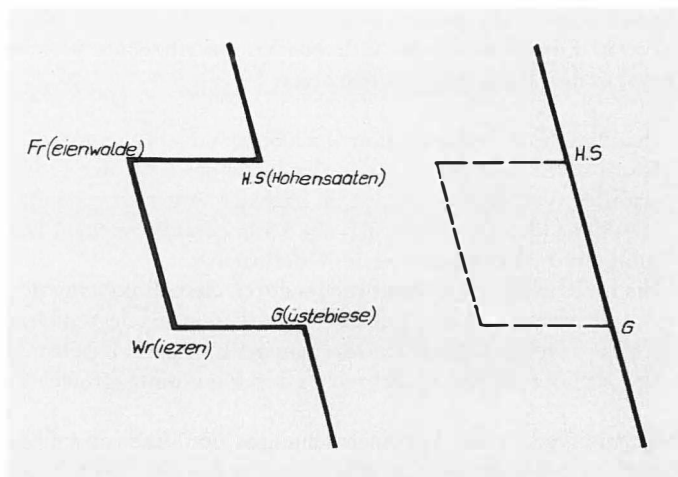
Vom Plauer Kanal sind heute nur noch kleine Teile im Raum Plaue erhalten. Der »Rest«
ging zum großen Teil bei Umbauten und beim Bau des Elbe-Havel-Kanals verloren. Der
Finowkanal ist noch fast in seiner ganzen Länge erhalten und zum großen Teil auch noch
befahrbar. Nur die Schleusen mußten Neubauten weichen, die heute aber auch schon alle
über 100 Jahre alt sind. Seine Verkehrsfunktion als Verbindungsglied zwischen Havel und
Oder ist seit 1914 fast völlig auf den leistungsfähigeren Oder-Havel-Kanal (Hohenzollern-
kanal) übergegangen.

Als »Intermezzi« nach dem Bau der vorgenannten beiden Kanäle folgten 1745 die
Schiffbarmachung der Templiner Gewässer auf 35,5 km Länge (5 Schleusen), die *zur*
Erleichterung und Förderung der Produkten-Abfuhr des Uckermärkischen Getreidebaus
dienten, und 1746 der Bau des Storkower Kanals (knapp 9 km lang, 2 Schleusen), über den
Bauholz aus dem waldreichen Südosten der Mark Brandenburg in die Hauptstadt gefloßt
wurde.

Gefahr durch die Oder

Die größte Wasserbauleistung in der Regierungszeit Friedrichs des Großen war der Bau
des »Oderkanals« und die damit bezweckte Entwässerung des Oderbruches. Der Haupt-
strom der Oder hatte von Frankfurt bis Güstebiese (etwa 30 km unterhalb Küstrin ge-
legen) ungefähr den heutigen Verlauf, wandte sich dann aber westlich nach Wriezen, floß
darauf in nördlicher Richtung bis Freienwalde weiter, um dann, in östlicher Richtung
fließend, Hohensaaten zu erreichen.

Eine Prinzipskizze des großen märkischen Dichters und Wanderers Theodor Fontane
gibt den vorstehend geschilderten Verlauf des Stromes ausgezeichnet wieder, wie er denn,
fußend auf alten Chroniken, auch den Zustand des hier von der Oder durchflossenen



Der Bau des Oderkanals.
Prinzipalskizze nach Th.
Fontane

Oderbruches zu Beginn des 18. Jahrhunderts treffend beschreibt: *Alle noch vorhandenen Nachrichten stimmen darin überein, daß das Oderbruch vor seiner Urbarmachung eine wüste und wilde Fläche war, die, sehr wahrscheinlich unserem Spreewald verwandt, von einer unzähligen Menge größerer und kleinerer Oder-Arme durchschnitten wurde. Viele dieser Arme breiteten sich aus und gestalteten sich zu Seen, deren manche, wie der Liepesche bei Liepe, der Kietzer und der Kloster-See bei Friedland, noch jetzt, wenn auch in sehr veränderter Gestalt vorhanden sind. Das Ganze hatte dementsprechend mehr einen Bruchals einen Waldcharakter, obwohl ein großer Teil des Sumpfes mit Eichen bestanden war. Alle Jahre stand das Bruch zweimal unter Wasser, nämlich im Frühjahr um die Fastenzeit, nach der Schneeschmelze an Ort und Stelle, und um Johanni, wenn der Schnee in den Sude ten schmolz und Gewitterregen das Wasser verstärkten. Dann glich die ganze Niederung einem gewaltigen Landsee, aus welchem nur die höher gelegenen Teile hervorragten; ja selbst diese wurden bei hohem Wasser überschwemmt.*⁴

Wie sich die wenigen Bewohner des Bruches, die überwiegend Fischerei, aber auch Weidewirtschaft betrieben, gegen die ständigen Wassereinbrüche zu schützen versuchten, ist in einem Augenzeugenbericht eines alten Pfarrers wiedergegeben, der darüber schreibt: *Die Dörfer lagen auf einem Haufen, mit ihren Häusern und hatten meistens gewaltige Wälle von Kuhmist, als Häuser hoch, um sich her, die ihnen Schutz wider Wind und Wetter und Wasserfluthen, im Winter und Frühlinge und zu Kürbisgärten im Sommer dienten. Den übrigen Mist warfen sie aufs Eis oder ins Wasser und ließen ihn mit der Oder wegtreiben. Von einzeln liegenden Häusern ist mir nichts bekannt. Im Frühlinge und sonderlich im May pflegte die Oder die ganze Gegend zu 10, 12 bis 14 Fuß (1 preußischer Fuß = 0,31385 m, d. A.) hoch zu überschwemmen, so daß doch zuweilen das Wasser die Dörfer durchströmete und niemand anders als mit Kähnen zu den anderen kommen konnte.*⁵

Die Entwässerung des Oderbruchs

Aus amtlichen Akten ist über das Entstehen eines Planes zur Entwässerung des Oderbruchs nichts zu erfahren. Friedrich dürfte aber mit den Problemen des Oderbruchs schon in seiner Küstriner »Verbannungszeit« (1731) konfrontiert worden sein. Nach der Beendigung des zweiten Schlesischen Krieges wurde dann das Projekt näher ins Auge gefaßt. Neben der Neulandgewinnung ging es dem König dabei aber auch um die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen zwischen Stettin und Breslau. Worin sollten nun die Maßnahmen zur Entwässerung des Oderbruches im einzelnen bestehen? Im Prinzip lassen sich diese auf drei Hauptpunkte reduzieren:

- den Bau des Oderkanals von Güstebiese nach Hohensaaten. Durch den 20,3 km langen künstlichen Wasserweg sollte der bisherige Lauf der Oder um 25 km verkürzt und dadurch, verbunden mit den im nächsten Anstrich genannten Maßnahmen, der Rückstau der Oder ins Oderbruch um 3,5 m gesenkt werden. Das war die Hauptvoraussetzung für die Entwässerung des Oderbruches.
- die Eindeichung des Oderbruches durch einen linksseitig des Oderkanals verlaufenden, in 10 Ruthen (37,6 m) Entfernung von diesem angelegten Deich. Ebenso wurde die »Alte Oder« von Güstebiese bis Oderberg beidseitig mit Deichen versehen.
- der Melioration des Oderbruches durch ein umfangreiches Kanal- und Grabensystem.

Nach umfangreichen Voruntersuchungen und einer abschließenden Prüfung sämtlicher Pläne durch den berühmten Mathematiker Leonhard Euler, der damit dem Unternehmen

einen guten Erfolg prophezeite, wurde Handelsminister Marschall zu einem letzten Vortrag ins Charlottenburger Schloß befohlen. Den Bericht seines Ministers vom 17. Juli 1747 quittierte Friedrich mit den Worten: *recht sehr gut*, und die Arbeiten an dem Jahrhundertbauwerk begannen umgehend unter der Oberaufsicht des Holländers Simon Leonhard von Haerlem. Der Bau zog sich trotz großer Anstrengungen und trotz der aktiven Einflußnahme des Königs (unter anderem wurden 1751 durch Kabinettsorder 750 Soldaten zur Kanalarbeit abkommandiert) über sieben lange Jahre hin.

1752 vermerkt Friedrich in seinem Politischen Testament über das Unternehmen: *Zwischen Freienwalde und Küstrin überflutete die Oder die schönsten Wiesen und setzte unaufhörlich ein wunderschönes Gelände unter Wasser, das ihre Fluten aber wertlos machten. Fürs erste hat man für die Oder mittels eines Kanals, der, von einer Flußbiegung zur andern verlaufend, den Schiffweg um vier Meilen verkürzt, ein neues Bett geschaffen. Dieser Kanal wird im kommenden Jahr fertiggestellt sein, und der Fluß wird, von Deichen eingeeengt, von da an ein Gelände freigeben, auf dem 6000 Seelen ihr Auskommen finden, Felder bestellen und Viehzucht treiben werden.*

Ende Mai 1753 meldete der Unternehmer Rottengatter, daß er am 7. Juni den Kanal übergeben könne. Daraufhin entsandte der König den Obersten von Retzow und den Oberstleutnant Balby ins Bruch, um den Bau abzunehmen. Nach Beseitigung kleinerer Mängel konnte der Kanal am Montag, dem 2. Juli 1747 mit der Durchstechung des Querdammes bei Güstebiese geflutet und damit seiner Bestimmung übergeben werden.

Die Einweihung fand unter der Schirmherrschaft des Präsidenten der kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer von der Groeben statt, der den Kanal dann auch am 5. des Monats im Beisein von Haerlems zum ersten Mal mit einem Breslauer Oderschiff von Güstebiese bis Hohensaaten befuhr. Friedrich nahm diese Erfolgsmeldungen nur kurz zur Kenntnis und schrieb von Retzow mit Datum vom 10. Juli 1753 folgende Zeilen: *Mein lieber Obrister von Retzow. Ich habe Eurem Bericht vom gestrigen Dato ersehen, daß nunmehr der Oder-Canal bei Güstebiese durchstoßen und dabey alles nach Wunsch gegangen ist. Es ist mir solches sehr angenehm, und hoffe Ich, daß es mit diesem Werke ferner gut reussiren werde.*



Friedrich II. beim Blick auf das entwässerte Oderbruch. Zeichnung von A. Menzel



Das scharfe Edikt gegen Deichzerstörer von 1754 (links) und die Deich- und Uferordnung von 1769

Sicherung der Deiche

Der Erfolg blieb dem Vorhaben treu, und das Oderbruch entwickelte sich zum blühenden Versorgungszentrum seiner Hauptstadt Berlin. Auf einer späteren Inspektionsreise soll er, auf dem Damm des Oderbruches stehend, die Worte: *Hier ist ein Fürstentum erworben, worauf ich keine Soldaten zu halten nötig habe*, ausgesprochen haben.

Schon während der Arbeiten am Oderkanal und auch später noch versuchten insbesondere die Fischer, denen ja im wahrsten Sinne des Wortes »das Wasser abgegraben« wurde, dem Werk zu schaden, indem sie die Dämme durchstachen. Ein scharfes Edikt des Königs vom 28. Juni 1754 versuchte diese Aktivitäten bei Androhung schwerster Strafe zu verhindern. Gleich nach Beendigung des Siebenjährigen Krieges beauftragte er am 14. April 1763 den Kriegsrat von Haerlem mit der Aufstellung einer *Teich-, Ufer-, Graben- und Wegeordnung, wie es wegen Unterhaltung der Teiche, Graben und Wege, der Beiträge dazu, der Teich- und Grabenschau und wegen alles dessen, was dem abhängig, fernerhin eingerichtet und gehalten werden soll.* (Teich = Deich, d. A.) 1768 konnte von Haerlem seinen Entwurf der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer vorlegen.⁷

Der Besetzung des Deichhauptmannpostens für das Oderbruch maß Friedrich so große Bedeutung bei, daß er auch hier bei anstehenden Wahlen persönlich eingriff. So vermerkt er 1768 in einem Schreiben an das Generaldirektorium zur geplanten Berufung des Kriegsrates Schmidt unter anderem, daß dieser *von Wasserbau keine Kenntnis hat, und sonst als ein bekannter Idiot weggeschafft zu werden meritiert* [verdient, d. A.]. Die Einsetzung des

Grafen Kameke lehnt er Anfang 1769 mit einer Randbemerkung auf einem Schreiben des Generaldirektoriums wie folgt ab: *er versteht aber nichts davon es Mus ein Mensch Seindt der die Sache recht versteht. Sonsten ist es ein Titel Sonder Bedeutung.*

Wie wichtig auch heute noch die Sicherung der Deiche für das Oderbruch ist, beweist am eindeutigsten die Katastrophe des Jahres 1947, als bei einem Hochwasser die Deiche brachen und das Bruch wochenlang meterhoch unter Wasser stand. Der Oderkanal hat sich im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte so in das Gesamtsystem des Stromes eingepaßt, daß sein einst künstlicher Charakter heute kaum noch festzustellen ist.

1765 wurden die bisher nur flößbaren Werbelliner Gewässer durch den Bau des 10,5 km langen und mit zwei Schleusen bestückten Werbellinkanals schiffbar gemacht und an den Finowkanal angeschlossen.

Friedrichs Alterswerk

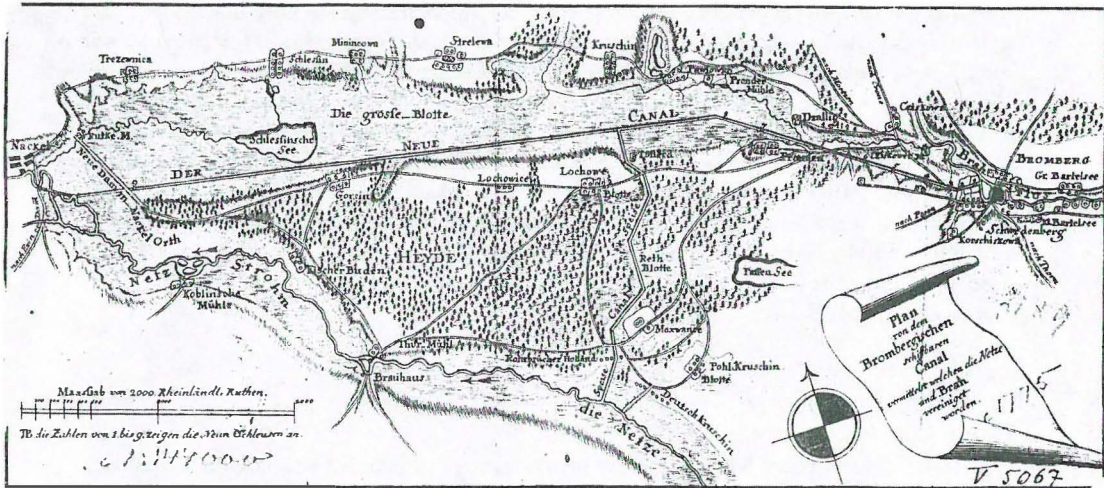
Der Bau des Bromberger Kanals war das große wasserbauliche Alterswerk Friedrichs des Großen. Mit ihm wurde erstmals eine Verbindung von der Oder über Warthe und Netze zur Weichsel über die Brahe hergestellt. Ehe es jedoch zur Verwirklichung dieses Projektes kommen konnte, »mußte« erst das zu jener Zeit polnische Westpreußen dem preußischen Königreich einverleibt werden, was dann auch mit der ersten Teilung Polens (vertraglich besiegelt am 5. August 1772 zwischen Rußland, Österreich-Ungarn und Preußen) geschah.

Aber schon lange vor dieser Besitzergreifung hatte Friedrich den Bau des Kanals auf Vorschläge des hinterpommerschen Landbauministers Jawein und des Geheimen Finanzrates von Brenckenhoff hin ins Auge gefaßt. In einer Kabinettsorder vom 26. Februar 1772 vermerkt er unter anderem: *Um mich wegen des Commerce von Danzig (Danzig und Thorn verblieben vorerst im polnischen Staatsgebiet, d. A.) zu dedommagieren (entschädigen, d. A.), bin ich gewillt die Weichsel und die Netze durch einen Kanal zu kombinieren, die Netze räumen zu lassen und den Danziger Verkehr unbemerkt nach Elbing und Bromberg zu ziehen.*

Obwohl sie ihm noch gar nicht gehörten, inspizierte Friedrich im Juni 1772 die für den Kanalbau in Frage kommenden Gebiete an Weichsel und Netze. Dringend schärfte er dem von Brenckenhoff mehrfach ein, wie sehr ihm der Bau am Herzen liege. Er ermahnte ihn, die Kanalbauarbeit seine Hauptbeschäftigung sein zu lassen, auf sie seinen besten Fleiß und Aufmerksamkeit zu verwenden (Kabinettsordern vom 23. Oktober und 25. November 1772). Im Frühjahr 1773 begannen dann die Bauarbeiten. Es fehlte am Anfang so ziemlich an allem, an Handwerkern, Arbeitern, Werkzeugen, Geräten etc. Es mußten erst neue Schneidemühlen und Ziegeleien gebaut und zur Unterbringung und Verpflegung der fast 10000 Arbeitskräfte in den öden Sumpfgebieten umfassende Maßnahmen getroffen werden. Viele Arbeiter wurden auf polnischem Gebiet angeworben, wobei man ihnen versprach, daß sie im Netzedistrikt bleiben könnten und auch nach Beendigung des Kanalbaus ausreichende Erwerbsmöglichkeiten finden würden.⁸

Nach einer Bauzeit von nur 18 Monaten konnte die etwa 25 km lange Kanalstrecke, bestückt mit 10 Schleusen, am 14. September 1774 dem Verkehr übergeben werden. Schon am ersten Tag passierten 13 Lastkähne, von der Netze kommend, den Kanal, und auch später herrschte reger Schiffsverkehr auf dieser Wasserstraße.

Über sein Wirken in Westpreußen schreibt Friedrich in einem Brief vom 24. Oktober 1773 an Voltaire: *Ich war in Preußen um die Leibeigenschaft aufzuheben, barbarische Gesetze abzuschaffen, vernünftiger an deren Stelle zu setzen, um einen Kanal eröffnen zu lassen, der Weichsel, Warthe, Netze, Oder und Elbe miteinander verbinden soll, um Städte*



Lageplan des Bromberger Kanals von 1775

wiederaufzubauen, die seit der Pest im Jahre 1709 wüst geblieben waren, Sümpfe von 20 Meilen auszutrocknen und einige Ordnung einzuführen, die man dort nicht einmal dem Namen nach kannte.

Trotz einer Anfang dieses Jahrhunderts erfolgten Erweiterung und Verbesserung genügt der heute wieder auf polnischem Territorium liegende Bromberger Kanal nicht mehr den Ansprüchen des heutigen Schiffsverkehrs und bedarf dringend einer Modernisierung.

Der Ruppiner Kanal

Abschließend soll noch eines Kanalbaues gedacht werden, den Friedrich selbst nicht mehr erlebte, dessen Planung aber auch schon auf ihn zurückgeht, und zwar des Baues des Ruppiner Kanals, mit dem die Gewässer um Neuruppin und Fehrbellin einen direkten Anschluß an die obere Havel im Raum Oranienburg und damit nach Berlin erhalten sollten. Die Vorgeschichte des Ruppiner Kanals hat Fontane in seinen »Wanderungen durch die Mark Brandenburg«⁹ festgehalten. Ausgangspunkt war eine Inspektionsreise des Königs in das entwässerte Dossebruch.

Hierzu schrieb Fontane: 1778 endigten die Vorarbeiten (zur Entwässerung des Dossebruchs, d. A.): 15000 Morgen Land waren gewonnen, 25 neue Dörfer und Ortschaften gegründet, 1500 Ansiedler angesetzt. Der König wollte nunmehr mit eigenen Augen sehen, was hier geschaffen worden sei. Am 23. Juli 1779 brach er zu diesem Behufe fünf Uhr morgens von Potsdam auf und ging zunächst über Fahrland, Dyrotz, Wustermark, Nauen und Königshorst bis Seelenhorst. Hier, in Seelenhorst, trat der König in den Fehrbelliner Amtsbezirk ein, und statt des Königshorster Amtrates, der auf der Fahrt durchs havelländische Luch den Führer gemacht hatte, erschien nunmehr der Oberamtmann Fromme neben dem Wagen des Königs, um Seine Majestät durch das Fehrbelliner Revier hin zu geleiten.

Fromme mußte Friedrich II. mehrere Stunden lang Rede und Antwort stehen. Er hat diese Gespräche später wortgetreu aufgezeichnet und seinem Onkel, dem Schriftsteller

Gleim, mitgeteilt, der sie dann publiziert hat. Die Passage zur Vorgeschichte des Ruppiner Kanals hört sich in diesen Gesprächen wie folgt an (Ort des Gesprächs war die Gegend von Kremmen):

König: *Sind sonst hier noch Verbesserungen zu machen?*

Fromme: *O ja, Ihro Majestät. Hier liegt die Kremmen-See. Wenn selbige abgegraben würde, so bekämen Ihro Majestät an achtzehnhundert Morgen Wiesenwachs, wo Kolonisten könnten angesetzt werden, und würde dadurch die ganze Gegend hier schiffbar, welches dem Städtchen Fehrbellin und der Stadt Ruppin ungemein aufhelfen würde; auch könnte vieles aus Mecklenburg zu Wasser nach Berlin kommen.*

König: *Das glaub ich! Euch wird aber wohl bei der Sache sehr geholfen, viele dabei ruiniert, wenigstens die Gutsherren des Terrains, nicht wahr?*

Fromme: *Ihro Majestät halten zu Gnaden: Das Terrain gehört zum königlichen Forst und stehen nur Birken darauf.*

König: *Oh, wenn weiter nichts ist wie Birkenholz, so kann's geschehen! Allein, Ihr müßt auch nicht die Rechnung ohne den Wirt machen, daß nicht die Kosten den Nutzen übersteigen.*

Fromme: *Die Kosten werden den Nutzen gewiß nicht übersteigen! Denn erstlich können Ihro Majestät sicher darauf rechnen, daß achtzehnhundert Morgen von dem See gewonnen werden; das wären sechsundreißig Kolonisten, jeder zu fünfzig Morgen. Wird nun ein kleiner, leidlicher Zoll auf das Floßholz gelegt und auf die Schiffe, die den neuen Kanal passieren, so wird das Kapital sich gut verzinsen.*

König: *Na! sagt es meinem Geheimden Rat Michaelis! Der Mann versteht's und ich will Euch raten, daß Ihr Euch an den Mann wenden sollt in allen Stücken ...*

Soweit das Gespräch des Königs mit dem Oberamtmann Fromme. Wie schon gesagt, hat Friedrich den Bau des Ruppiner Kanals nicht mehr erlebt. Dieser wurde erst durch den großen Brand von Neuruppin am 26. August 1787 veranlaßt, vor allem um Baumaterialien in die total verwüstete Stadt zu schaffen.

Bleibendes Vermächtnis

1780 vermerkt Hogrewe, einer der bedeutendsten Wasserbauingenieure des 18. Jahrhunderts, über den Zustand der Wasserstraßen in der Mark Brandenburg folgendes: *Kein Land in Deutschland hat, durch landesherrliche Vorsorge, so viele Bequemlichkeit, zum inneren und äußern Verkehr, vermittelt der Schifffahrt, als die Marck Brandenburg. Reisende, welche unsern inländischen Handel nach den Landstraßen beurtheilen, irren gar sehr. Denn er wird zum geringsten Theil auf denselben, sondern vielmehr größtentheils auf unseren schiffbaren großen und kleinen Flüssen, Seen, Kanälen, getrieben, auf welchen man immer Fahrzeuge, Böthe und Flöße erblicket, welche die Frachtkosten ungemein erleichtern, und doch vielen Leuten Verdienst verschaffen.*¹⁰ Friedrich der Große hatte sich so auch mit seinen Wasserbauten ein bleibendes Denkmal gesetzt.

Literatur:

- 1 Hagen, Th. Ph. v. d.: Beschreibung der Kalkbrüche bei Rüdersdorf, der Stadt Neustadt-Eberswalde und des Finowkanals. Berlin 1785.
- 2 Schmidt, R.: Der Finowkanal. Eberswalde 1938.
- 3 Ostmann, H.: Ausbau des Plauer und des Ihlekanals als Teil des Mittellandkanals. Berlin 1930.
- 4 Fontane, Th.: Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Tl. 2. Das Oderbruch. Berlin 1976.
- 5 Mengel (Hrsg.): Das Oderbruch, Bd. 1. Eberswalde 1930.
- 6 Kugler, F.: Geschichte Friedrichs des Großen. Leipzig o. J.

- 7 Mengel (Hrsg.): Das Oderbruch, Bd. 2. Eberswalde 1934.
- 8 Schmidt, B.: Der Bau des Bromberger Kanals. In: Westpreußen-Jahrbuch, Bd. 22. Münster 1972.
- 9 Fontane, Th.: Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Tl. 1. Die Grafschaft Ruppin. Berlin 1976.
- 10 Hogrewe, J.L.: Beschreibung der in England seit 1759 angelegten Kanäle. Hannover 1780.



Frederick the Great and his Waterways

Summary

Frederick II (1712–1786), later referred to as Frederick “the Great,” was the most influential ruler of the Hohenzollern dynasty. The waterway construction projects carried out during his reign (1740–1786) shaped the complexion of Prussia, especially of the Brandenburg March, in a decisive way. Because Frederick II played a prominent role in the initiation, financing and control of this construction work, it is not presumptuous to refer to them as “his” waterway projects.

We will focus below on those construction projects which served the development of transport and trade directly or to a large extent.

In the early years of his reign Frederick II directed the building of two canals of pivotal importance for the connection between the Elbe and Oder river basins. The construction of the Plauer Canal (1743–1745) and the Finow Canal (1743–1746) shortened the transport distance between the eastern and western provinces of Prussia to a considerable degree and decreased the running time for vessels on the Magdeburg-Stettin route by at least eight days. Berlin’s ascent to the status of a Prussian metropolis was closely linked with these expansions and improvements of the transport network. Further contributions to the process were the canalisation of water bodies in the Templin region (1745) and the building of the Storkower Canal (1746). On these two waterways essential goods such as grain and timber were conveyed to Berlin. The most significant achievement in waterway construction carried out during the reign of Frederick II was the drainage of the Oder Fault (1747–1753), effected primarily through the building of the Oder Canal. Six thousand persons from various regions of Prussia as well as other countries were able to settle in the newly gained territory. Shipping activity on the Oder also profited from these measures, through which transport distance on the river was diminished by some 25 km. In 1766 the waters in the vicinity of Werbellin were canalised, providing Berlin in particular with new supply sources.

The lifework of Frederick the Great in the field of waterway construction was concluded with the building of the Bromberger Canal (1773–1774), the first water link between the Oder and Weichsel river basins. Direct transport by ship to the most remote regions of East Prussia was now possible. During his lifetime Frederick initiated the construction of the Ruppiner Canal (1787–1788), begun one year after the king’s death. As it turned out, this waterway was of particular significance for the reconstruction of the city of Neuruppin, which burnt to the ground in 1787. At the end of Frederick II’s reign Prussia had the most advanced system of waterways – not only in Germany but in all of Europe – at its disposal. The king’s waterways were to become a memorial to him.